Deutscher Bundestag **Drucksache 16/7684**

16. Wahlperiode 08. 01. 2008

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Rainer Stinner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/7551 –

Probleme beim A400M und deren Konsequenzen für die Bundeswehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Die seit Jahren bestehenden Fähigkeitslücken im Bereich des strategischen und taktischen Lufttransports der Bundeswehr werden durch die zunehmenden Belastungen in den Auslandseinsätzen immer deutlicher. Es besteht insbesondere ein Bedarf an Lufttransportkapazitäten, die von ihrem Leistungsprofil unter- und oberhalb des A400M liegen. Diese sind auch schneller verfügbar. Die bestehende Fähigkeitslücke soll nach dem Willen der Bundesregierung jedoch nahezu ausschließlich durch die Beschaffung des Transportflugzeugs A400M geschlossen werden.

Obwohl die Bundesregierung noch im Sommer 2007 immer wieder behauptet hat, dass das A400M-Programm bisher planmäßig verlaufe und der Auftragnehmer alle vertraglichen Meilensteine termingerecht erfüllt habe, musste der Auftragnehmer inzwischen einräumen, dass sich die Auslieferung der ersten Luftfahrzeuge um mindestens 12 Monate verzögern wird und durch den entstehenden Mehraufwand mindestens 1,38 Mrd. Euro des zu erwarteten Gewinns abgeschrieben werden müssen. Der Vorstandsvorsitzende der EADS hat öffentlich die Auffassung vertreten, die EADS dürfe nicht gezwungen sein, diese Gewinnschmälerung allein zu tragen. Die Regierungen könnten nicht abseits stehen. Dies hat zu Mutmaßungen geführt, es bestünden bereits Absprachen zwischen der EADS und den am A400M-Programm beteiligten Ländern hinsichtlich einer Kostenübernahme. Darüber hinaus wurde über Bestrebungen der EADS berichtet, die am A400M-Programm beteiligten Länder für einen neuen Lieferplan zu gewinnen, der die Verspätungen berücksichtigt. Des Weiteren wurde in der Fachpresse über schwerwiegende technische Probleme berichtet, die nicht im System zu lösen seien.

Der A400M wird überwiegend in Krisenregionen in militärischen Einsatzszenarien zum Einsatz kommen. Daher benötigt der A400M für seine volle Einsatzfähigkeit ein Schutzniveau oberhalb der heute eingesetzten Transall-Maschinen (C-160). Die Selbstschutzausstattung des A400M soll in zwei Stufen realisiert werden. Das System DASS Step 1 entspricht lediglich dem

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Verteidigung vom 4. Januar 2008 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Schutzniveau der Transall. Der erweiterte Selbstschutz A400M (DASS Step 2) besteht aus den drei Teilsystemen:

- Selbstschutzausrüstung EloKa DIRCM. Die Entwicklung und Beschaffung erfolgt als eigenes Projekt,
- Laser Warning Receiver (Laserwarnempfänger),
- Towed Radar Decoy (geschleppter aktiver Täuschkörper).

Lediglich die 24 taktischen Luftfahrzeuge des A400M sollen mit der Schutzausrüstung DASS Step 2 ausgerüstet werden, so dass der A400M nur bedingt einsatzbereit sein wird. Auch nach Ansicht der Bundesregierung ist der Einstieg in die Entwicklung vor dem Hintergrund der Wichtigkeit dieses Projektes für den Schutz (höchste Priorität der Planungsvorgabe) fliegender Plattformen dringend, zumal aufgrund der technologischen Herausforderungen von einer langen Entwicklungszeit auszugehen ist. Daher ist es nur schwer nachvollziehbar, wieso die Projektierung für die Selbstschutzausrüstung EloKa DIRCM erst im Jahr 2011 beginnen soll. Auf eine zeitnahe Einplanung wurde aufgrund des verfügbaren Finanzrahmens verzichtet. Die Integration im Rahmen des Projektes A400M DASS Step 2 ist ab 2013 geplant.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die einleitende Aussage, dass die Beauftragung der Projektierung der Selbstschutzausstattung EloKa DIRCM[1] in einer Kooperation mit Frankreich erst in 2011 beginnen soll, ist nicht korrekt. Die Projektierung wird für 2008 angestrebt. Des Weiteren wird die Integration von DIRCM in den A400M nicht ab 2013 sondern bereits ab 2009 geplant.

1. Welche zeitlichen Abweichungen im Zulauf des A400M sind zu erwarten?

Der Auftragnehmer hat eine sechsmonatige Verzögerung bei Auslieferung der ersten Luftfahrzeuge und das Risiko eines diesbezüglichen weiteren Verzuges von bis zu sechs Monaten eingeräumt. Airbus Military Sociedad Limitada (AMSL) untersucht derzeit noch, bis wann der Lieferverzug wieder aufgeholt werden kann.

2. Deutet die durch die EADS bereits eingeräumte sechsmonatige Verzögerung sowie die in Aussicht gestellte weitere Verschiebung um bis zu einem weiteren halben Jahr im Hinblick auf Erfahrungen mit dem Lieferanten darauf hin, dass es zu einer Verzögerung von deutlich mehr als 12 Monaten kommen wird?

Nein

3. Was sind die Gründe hierfür?

Entfällt

4. Welche technischen Probleme bestehen derzeit, und wie sollen diese behoben werden?

Der Auftraggeber wurde von der Firma AMSL darüber unterrichtet, dass technische Probleme beim Triebwerk aufgetreten sind. Teile des Triebwerks (Hochdruckverdichter) müssen konstruktiv angepasst werden. Die entsprechenden Anpassungsmaßnahmen wurden bereits eingeleitet.

[1] DIRCM – Directed Infrared Counter Measures

5. Bestehen technische Probleme über den Triebwerksbereich hinaus, etwa in den Bereichen Aufhängung, Flügel, Vibration und Abschubgewicht?

Nein

6. Wann wird der Erstflug des A400M stattfinden?

Der für Januar 2008 geschuldete Erstflug wird sich gemäß Aussage AMSL um ein halbes Jahr auf Juli 2008 verzögern mit dem Risiko eines weiteren Verzuges von bis zu sechs Monaten.

7. Wann erfolgen Zulassung und Qualifikation für den vollen Betrieb einschließlich aller Subsysteme des A400M?

Sechs Monate nach „Standard Operational Clearance“ (SOC) ist die technische Einsatzreife des A400M inklusive der Missionsausstattung durch AMSL vertragsgemäß nachzuweisen. SOC ist für April 2010 geschuldet und verschiebt sich gemäß Aussage AMSL auf Oktober 2010 mit dem Risiko eines weiteren Verzuges von bis zu sechs Monaten.

8. Welche Voraussetzungen müssen für das Erreichen der „Operational Clearance“ vorliegen?

„Operational Clearance“ ist gegeben, wenn die Firma AMSL für das Luftfahrzeug die spezifizierten Leistungen nachgewiesen hat. Der Nachweis erfolgt in Stufen:

– Nachweis der Grundfähigkeit (Initial Operating Clearance) des Basisflugzeugs;
– Nachweis der vollen Fähigkeit des Basisflugzeugs (Standard Operating Clearance);
– Nachweise zu den Missionsausrüstungen.

9. Werden Luftfahrzeuge vor Erreichen der vollen technischen Einsatzreife ausgeliefert?

Frankreich erhält gemäß Vertrag das erste Serienluftfahrzeug (in 10/2009). Für dieses Luftfahrzeug muss zum Zeitpunkt der Übernahme durch AMSL der Nachweis der Grundfähigkeit (Initial Operating Clearance) erbracht worden sein. Das erste deutsche Luftfahrzeug ist mit der vollen Fähigkeit des Basisflugzeugs (Standard Operating Clearance) an die Bundesrepublik Deutschland auszuliefern. Alle anderen deutschen Luftfahrzeuge haben zum Zeitpunkt der Auslieferung die volle technische Einsatzreife inklusive Missionsausrüstung.

10. Wann wird der erste A400M an die Bundeswehr ausgeliefert, und welchen Grad der Einsatzreife wird diese Maschine haben?

Die Auslieferung des ersten A400M an die Bundeswehr wird gemäß Aussage der Firma AMSL mit sechsmonatigem Verzug im Februar 2011 erfolgen mit dem Risiko eines weiteren Verzuges von bis zu sechs Monaten. Das Flugzeug ist mit einer Standard Operating Clearance auszuliefern.

11. Ab wann wird der erste Verband mit A400M einsatzbereit sein?

Mit Zulauf des zwölften Flugzeuges an die Luftwaffe wird die Voraussetzung für die vorläufige Einsatzbereitschaft des ersten Verbandes mit A400M geschaffen sein. Inwiefern sich die Verzögerungen beim A400M auf die bisherige Planung (4/2012) auswirken, kann erst nach Vorliegen der neuen Zulaufplanung A400M bewertet werden.

12. Wann erfolgen die ersten Auslieferungen an die anderen Nationen, die den A400M beschaffen?

Der Vertrag sieht folgende Auslieferungszeiträume vor:

Frankreich:	Okt. 2009 – Mai 2019
Großbritannien:	Mär. 2010 – Apr. 2015
Spanien:	Nov. 2011 – Mai 2021
Türkei:	Dez. 2009 – Feb. 2014
Belgien:	Okt. 2018 – Mai 2020
Luxemburg:	Okt. 2017
Export Südafrika:	2010 – 2012
Export Malaysia:	keine Lieferdaten bekannt.

Gemäß Aussage AMSL werden sich die ersten Auslieferungen um ein halbes Jahr verzögern mit dem Risiko eines weiteren Verzuges von bis zu sechs Monaten. AMSL untersucht derzeit noch, bis wann der Lieferverzug wieder aufgeholt werden kann.

13. Kann die Bundesregierung ausschließen, die Gewinneinbußen der EADS durch den für den A400M betriebenen Mehraufwand teilweise zu übernehmen?

Eine Vertragsänderung zu Lasten des Bundes wird ausgeschlossen.

14. Hat sie Erkenntnisse, ob in den anderen acht am A400M-Projekt beteiligten Ländern Bestrebungen bestehen, den Mehraufwand zu übernehmen, wenn ja, in welchem Umfang?

Nein

15. Wird sie die Entschädigung für einen verspäteten Zulauf des A400M gegenüber dem Auftragnehmer durchsetzen?

Die Bundesregierung ist nicht bereit, vertragliche Ansprüche aufzugeben.

16. Behält sie sich vor, von ihrem Kündigungsrecht bei einer Verzögerung von mehr als zehn Monaten Gebrauch zu machen?

Siehe Antwort zu Frage 15.

17. Zieht sie einen neuen Lieferplan in Erwägung, wenn damit eine Absenkung auf den tatsächlichen operativen Bedarf verbunden ist?

Nein

18. Wieso wird lediglich ein Drittel der A400M-Flotte als taktisches Luftfahrzeug beschafft?

Alle A400M verfügen als Basisflugzeug (Common Standard Aircraft) über dieselben funktionalen Ausstattungsmerkmale. Für Lufttransportaufgaben, die in Gebieten mit potenzieller Bedrohung durchgeführt werden müssen, werden u. a. 24 Rüstsätze Selbstschutzausstattung beschafft, die das Basisflugzeug A400M funktional, insbesondere für den Bereich Selbstschutz, erweitern. Diese 24 Rüstsätze können in allen A400M eingerüstet werden, ermöglichen somit eine hohe Flexibilität und entsprechen dem bisher identifizierten Bedarf. Zusätzliche Rüstsätze können lageabhängig beschafft werden.

19. Wie ist zu erklären, dass nur 24 Maschinen des A400M mit der Schutzausrüstung DIRCM ausgestattet werden sollen?

Die Beschaffungsplanung A400M umfasst derzeit 24 Rüstsätze Selbstschutzausstattung mit der Bezeichnung DASS[2] Step 1, um den Einsatz von A400M in Gebieten mit potenzieller Bedrohung zu ermöglichen. Alle 60 A400M erhalten die dazugehörige Serienvorbereitung für die Einrüstung der Komponenten des DASS Step 1. Die 24 Rüstsätze können demnach in jeden A400M eingerüstet werden. Analog dazu ist beabsichtigt, alle 60 A400M zur Aufnahme eines DIRCM-Systems vorzubereiten. Das DIRCM-System erweitert die komplexe Selbstschutzausstattung DASS Step 1 und stützt sich dabei auf die Sensorik des DASS Step 1 ab. Daher entspricht die geplante Anzahl der DIRCM-Systeme dem Umfang von DASS Step 1. Vor dem Hintergrund der abzusehenden Weiterentwicklung der Bedrohung ist die zukünftige Integration von DIRCM im Sinne eines komplementären Ansatzes für einen angemessenen Schutz bedarfsgerecht.

20. Welche Aufgaben erfüllen die übrigen Maschinen?

Eine Aufgabenabgrenzung kann aufgrund der zahlreichen – im Einsatz zu berücksichtigenden – Rahmenparameter nicht vorgenommen werden. Grundsätzlich können alle A400M, gegebenenfalls mit speziellen Rüstsätzen (z. B. Luftbetankung, Selbstschutzausstattung) ausgestattet, für folgende Aufgaben eingesetzt werden:

- Lufttransport von Personal und Material im Rahmen von Einsätzen und Übungen, einschließlich Verlegung, Erst- und Folgeversorgung sowie Rückverlegung;
- Lufttransport von Verwundeten, Verletzten und Kranken;
- Einsätze im Such- und Rettungsdienst;
- Luftbetankung;
- Unterstützung von Luftlandeoperationen;
- Unterstützung von Einsätzen im bewaffneten Such- und Rettungsdienst;

[2] DASS = Defensive Aids Sub-System

- Unterstützung von Operationen der Spezialkräfte in allen Höhenbereichen;
- Unterstützung von speziellen Operationen;
- Lufttransport zur Unterstützung von Hilfeleistungen der Bundeswehr in Not- und Katastrophenfällen im In- und Ausland;
- Fliegerische Aus- und Weiterbildung.

21. Sollen Luftfahrzeuge ohne das Schutzsystem DASS Step 2 in Krisenregionen im Auslandseinsatz eingesetzt werden?

Ja. Für den Einsatz von A400M wird grundsätzlich eine Einzelfallbetrachtung, insbesondere unter Berücksichtigung des Auftrages und der potenziellen Bedrohung, vorgenommen. Die Selbstschutzausstattung DASS Step 1 gewährleistet mit seinen zur Anwendung kommenden Hochtechnologiekomponenten einen wirkungsvollen und robusten Schutz des Flugzeuges gegen ein breites Bedrohungsspektrum.

22. Welche Einsatzoptionen bestehen für die A400M-Flotte vor der Ausrüstung mit dem Schutzsystem DASS Step 2?

Siehe Antworten zu den Fragen 20 und21.

23. Welche Versionen des BOXER müssen zur Luftverladung durch den A400M demontiert werden?

Eine Demontage ist bei keiner Version des BOXER (Führungsfahrzeug, Truppentransportfahrzeug, schweres geschütztes Sanitätskraftfahrzeug) erforderlich.

24. Kann der Schützenpanzer PUMA unter allen Bedingungen durch den A400M transportiert werden?

Der A400M ist in der Lage, Lasten bis zu 32 t Nutzlast unter Berücksichtigung der Laderaumabmessungen zu transportieren. Die Systemauslegung des Schützenpanzers PUMA in Schutzstufe A orientiert sich an diesen Vorgaben.

25. Werden die Infrastrukturmaßnahmen auf dem Flugplatz Wunstorf bis zur Einführung des A400M abgeschlossen sein?

Die für die Einführung des WaSys A400M erforderlichen Baumaßnahmen werden rechtzeitig abgeschlossen sein.

26. In welchem Umfang werden andere europäische Nationen über operative Fähigkeiten verfügen, die sich der deutschen Luftwaffe nach Umstellung auf A400M verschließen?

Die Systemauslegung des A400M spiegelt die Fähigkeitsforderungen der europäischen Nationen wider, die zur Auftragserfüllung in einem weit gefächerten Einsatzspektrum erwartet werden. Zum Zeitpunkt der Einführung des A400M wird auf dem Weltmarkt, bezogen auf die Fähigkeitsforderungen, kein vergleichbares Transportflugzeug angeboten. Somit wird die Bundesrepublik Deutschland im Vergleich zu anderen europäischen Nationen über zumindest gleiche oder aber bessere Lufttransportfähigkeiten verfügen. Erkenntnisse zu

den Lufttransportfähigkeiten anderer Nationen für einen umfassenden operativen Fähigkeitsvergleich zwischen der Bundesrepublik Deutschland und anderen europäischen Nationen liegen nicht vor.

27. Erscheint die Etablierung eines Flottenmixes durch Beschaffung einer geringeren Stückzahl A400M, der Etablierung von SALIS zu einer Dauerlösung und der Beschaffung von Lufttransportkapazitäten, die von ihrem Leistungsprofil unterhalb des A400M liegen, in Anbetracht der neuen Einsatzrealität der Bundeswehr sicherheitspolitisch sinnvoll?

Nein. Eine Reduzierung der Stückzahl des A400M erscheint vor dem Hintergrund der gerade abgeschlossenen Studie „Strategischer Luft- und Seetransportbedarf" nicht angezeigt, da selbst bei Einsatz aller verfügbaren A400M die vorhandenen Kapazitäten gerade eben ausreichen, um die in der Studie geforderten strategischen Transportleistungen zu erfüllen.

Dieser Ansatz, alle verfügbaren A400M ohne Berücksichtigung von operativ/taktischen Verpflichtungen für die strategische Verlegung einzuplanen, impliziert keine konzeptionell abgeleitete Priorisierung zugunsten des strategischen Lufttransports. Die Zulässigkeit dieser Annahmen wird bei den Streitkräften zurzeit im Rahmen der Studienauswertung untersucht.

Zur Vervollständigung dieser Untersuchung und zur Abrundung des Gesamtbildes haben die Streitkräfte für 2008, auf Basis der festgelegten Flottengrößen CH 53 und A400M, eine Studie zur Ermittlung des optimalen Flottenmixes für den operativ/taktischen Lufttransport beauftragt. Das Ergebnis soll die Streitkräfte in die Lage versetzen, zukunftsorientiert und einsatzoptimiert sowie komplementär zu den festgelegten Flottengrößen CH 53 und A400M den optimalen Flottenmix für den operativ/taktischen Lufttransport zu ermitteln.

28. Gibt es Pläne, zukünftig Lufttransportfahrzeuge zu beschaffen, die unter oder über den Leistungsparametern des A400M liegen, und wenn ja, wie sehen diese aus?

Eine Planung zur Beschaffung von Lufttransportflugzeugen im Leistungsprofil unterhalb und oberhalb des A400M liegt nicht vor.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333